

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Jalan merupakan bagian dari prasarana transportasi yang berperan penting terhadap budaya, lingkungan hidup, pertahanan, politik, sosial ekonomi, dan keamanan yang digunakan untuk kesejahteraan rakyat (UU Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004). Pembangunan jalan termasuk dalam hal pembangunan jalan tol yang dibangun dengan tujuan antara lain yaitu untuk memperlancar aktivitas manusia baik dalam hal transportasi maupun distribusi barang dan jasa pada suatu wilayah.

Meningkatnya pertumbuhan penduduk berdampak dengan meningkatnya mobilitas penduduk, pusat aktivitas masyarakat sebagian besar berada di wilayah perkotaan salah satunya yaitu terkait dengan tempat kerja. Oleh karena itu, wilayah yang semakin dekat dengan pusat perkotaan akan semakin padat penduduknya agar dapat mempermudah aktivitas mobilitas dari daerah pinggiran menuju pusat kota (Giyarsih, 2010). Perkembangan suatu kota dapat menjadikan hubungan antar daerah sekitarnya semakin meningkat dan berdampak dengan terjadinya pertumbuhan penduduk yang cukup tinggi berdampak terhadap peningkatan aksesibilitas, tuntutan permintaan atas pengadaan, perbaikan, maupun pelayanan prasarana transportasi (Susilongtyas, 2020). Ketersediaan infrastruktur jalan sangat membantu dalam mendorong pembangunan ekonomi dan menjadi kebutuhan penduduk kota sebagai penunjang aksesibilitas maupun mobilitas penduduk dalam berbagai aktivitas kegiatan di dalam kota maupun luar kota. Kondisi pada saat libur lebaran dan libur nasional sering terjadi penumpukan kendaraan di exit tol Ngemplak, Colomadu, Gondangrejo, dan Kebakkramat Karanganyar yang berakibat kemacetan di jalur arteri, sebab keempat pintu tol yang ada di ruas Solo-Ngawi tersebut akan menjadi akses utama kendaraan mudik dari arah Jakarta menuju ke arah Solo dan sekitarnya (Kompas, 2019). Dalam sudut pandang lain

pembangunan jalan tol Trans Jawa berperan penting, karena dapat menjadi solusi kemacetan terutama pada ruas jalur arteri, serta meningkatkan aktivitas distribusi barang dan jasa. Terutama yang berada di wilayah dengan tingkat aktivitas maupun kepadatan yang tinggi. Pembangunan jalan Tol Trans Jawa memberikan multi-manfaat, yaitu sebagai alternatif transportasi angkutan barang maupun mobilitas penduduk, dimana waktu tempuh semakin singkat dan biaya transportasi dapat lebih efisien. Tersedianya prasarana jalan tol, diharapkan terjadi efek limpahan terhadap perekonomian daerah-daerah yang dilalui jalan tol yang disebabkan oleh meningkatnya mobilitas dan aksesibilitas masyarakat (Ahmad, 2022).

Fungsi pembangunan jalan tol yaitu menghubungkan pusat produksi dengan pasar global, dengan memudahkan aktivitas bisnis jalan tol dapat menjadi alternatif untuk mempercepat arus keluar masuk barang. Selain untuk menekan biaya distribusi barang yang berkaitan dengan harga suatu barang, jalan tol dapat mempermudah aktivitas mobilitas masyarakat dan mempersingkat waktu untuk berpergian dari suatu tempat menuju tempat lainnya, jalan tol akan menggerakkan perekonomian pada suatu daerah. Pembangunan jalan tol Trans Jawa membutuhkan pemanfaatan lahan sangat luas yang dapat berdampak terhadap tata ruang, lahan persawahan, permukiman, saluran irigasi, alur sungai (Tribhuwanadewi, 2015).

Pembangunan jalan tol Trans Jawa dilaksanakan berdasarkan pembangunan per-ruas yang dilakukan oleh pemerintah bekerjasama dengan investor. Jalan tol Trans Jawa dibangun di atas beberapa ruas jaringan tol, yaitu Cikampek-Palimanan, Kanci-Pejagan, Pejagan-Pemalang, Pemalang-Batang, Batang-Semarang, Semarang-Solo, Solo-Ngawi-Kertosono, Kertosono-Mojokerto, Mojokerto Surabaya, dan Surabaya-Probolinggo. (Badan Pengatur Jalan Tol, 2023)

Pembangunan pada suatu wilayah merupakan proses multi dimensional yang melibatkan kelembagaan nasional, perubahan struktur sosial, pemerataan pendapatan percepatan pertumbuhan ekonomi, dan aktivitas sosial yang memiliki

tujuan untuk meningkatkan kualitas daerah serta kualitas hidup masyarakat (Todaro, 2000). Pembangunan diperlukan strategi yang terencana dan berkelanjutan sehingga membawa perubahan positif terutama bagi masyarakat. Strategi pembangunan harus mengakomodasi berbagai dimensi dengan mempertimbangkan faktor-faktor sosial, ekonomi, dan lingkungan yang mempengaruhi keberhasilan dalam pembangunan.

Kota Surakarta merupakan wilayah yang cukup berkembang di Indonesia serta menjadi pusat perekonomian daerah di sekitarnya. Kota Surakarta merupakan titik pertemuan jalur antar kota baik menggunakan jalur arteri utara, tengah, selatan, dan jalan tol yang memiliki letak pada jalur lalu lintas penting dimana beberapa perjalanan antar kota harus memasuki wilayah Kota Surakarta (Sembiring, 2013). Hal tersebut menyebabkan masalah umum transportasi seperti kemacetan lalu lintas, keterlambatan yang mengganggu mobilitas penduduk dan kemacetan seringkali disebabkan oleh jumlah kendaraan yang terus bertambah sedangkan kondisi jalan terbatas. Oleh sebab itu, tingginya pergerakan yang terjadi di wilayah Kota Surakarta harus diikuti oleh pertumbuhan sarana dan prasarana lalu lintas.

Masyarakat merasakan bahwa adanya jalan Tol Trans Jawa dapat mempersingkat waktu tempuh menuju kota-kota tujuan, hal ini menyebabkan jalan Tol Trans Jawa merupakan salah satu kebutuhan masyarakat dalam melakukan aktivitas seperti bekerja, pariwisata, maupun aktivitas usaha. Jalan Tol menjadi kebutuhan karena meningkatnya populasi kendaraan yang berimbas terhadap kepadatan pada jalur reguler non tol, dimana hal ini disebabkan karena kapasitas jalan arteri kurang memenuhi kebutuhan pengguna jalan.

Pembangunan jalan tol Trans Jawa merupakan pembangunan infrastruktur yang berperan penting dalam meningkatkan sistem perekonomian. Infrastruktur yang mumpuni memberikan dampak positif terhadap keadaan ekonomi Kota Surakarta dan sekitarnya. Selain itu, pembangunan infrastruktur jalan tol yang melintasi pusat pertumbuhan berpengaruh terhadap mobilitas penduduk dan pertumbuhan industri yang berada disekitarnya.

Perkembangan infrastruktur dapat meningkatkan laju ekonomi yang baik dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Semakin tinggi tingkat ekonomi masyarakat Kota Surakarta, maka semakin tinggi tingkat mobilitas penduduk Kota Surakarta. Jalan tol Trans Jawa merupakan fasilitas yang menghubungkan Kota Surakarta dengan daerah lainnya dan dapat memberikan peran positif untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi, sosial, dan budaya.

Infrastruktur jalan tol Trans Jawa menyebabkan rata-rata tingkat keterisian terhadap angkutan umum bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) mengalami kenaikan sekitar 60 %, pelaku usaha otobus AKAP juga menambah jam keberangkatan akibat terbangunnya jalan tol Trans Jawa (Ekonomi Bisnis, 2019). Hal ini terjadi karena jarak dan waktu tempuh yang lebih singkat, selain itu peningkatan jumlah penumpang AKAP juga terjadi atas persaingan bisnis moda transportasi seperti masyarakat pengguna kereta api maupun pesawat yang beralih menggunakan bus. Masyarakat yang dahulunya menggunakan transportasi umum seperti kereta atau pesawat, sekarang memiliki opsi untuk memilih bus AKAP dengan tarif yang lebih murah serta jumlah titik untuk turun atau menaik penumpang lebih banyak dibandingkan moda transportasi lainnya.

Lokasi yang berada di dekat pintu keluar maupun masuk jalan tol akan berkembang pesat sebagai kawasan perdagangan, jasa keuangan, bisnis, dan sebagainya. Aktivitas ekonomi Kota Surakarta mengalami peningkatan pasca beroperasi jalan tol ruas Semarang-Solo dan Solo-Ngawi yang merupakan bagian dari jalan tol Trans Jawa. Hal tersebut tentunya memberikan dampak terhadap mobilisasi penduduk yang kemungkinan ada pengembangan baru dalam hal moda transportasi massal dan perkembangan tempat-tempat karena akses masyarakat untuk melakukan aktivitas perjalanan keluar kota memiliki waktu tempuh yang lebih efisien. Pembangunan jalan tol memiliki efek limpahan yaitu berupa peningkatan aktivitas mobilisasi yang memiliki dampak baik untuk UMKM setempat (Marpaung, 2021).

Penulis akan meneliti dampak pembangunan jalan tol Trans Jawa terhadap mobilitas penduduk wilayah Kota Surakarta. Penulis akan meneliti tentang

dampak setelah adanya pembangunan tol Trans Jawa terhadap tingkat mobilitas penduduk di wilayah Kota Surakarta dibandingkan sebelum adanya infrastruktur jalan tol Trans Jawa.

## **1.2 Perumusan Masalah**

1. Bagaimana dampak pasca pembangunan Jalan Tol Trans Jawa terhadap mobilitas penduduk Kota Surakarta
2. Bagaimana pengaruh beroperasinya Jalan Tol Trans Jawa terhadap kondisi sosial ekonomi Kota Surakarta
3. Bagaimana pengaruh pembangunan Jalan Tol Trans Jawa terhadap perkembangan transportasi darat Kota Surakarta

## **1.3 Tujuan Penelitian**

1. Menganalisis dampak adanya Jalan Tol Trans Jawa terhadap mobilitas penduduk Kota Surakarta
2. Menganalisis dampak adanya Jalan Tol Trans Jawa terhadap pertumbuhan sosial ekonomi Kota Surakarta
3. Menganalisis dampak adanya Jalan Tol Trans Jawa terhadap transportasi darat di Terminal Tirtonadi Kota Surakarta

## **1.4 Kegunaan Penelitian**

1. Berguna terhadap Kota Surakarta yang terkena dampak pembangunan Jalan Tol Trans Jawa
2. Penelitian ini dapat menjadi bahan atau masukan untuk pemerintah daerah dalam menyediakan fasilitas sarana dan prasana
3. Berguna sebagai referensi peneliti selanjutnya terutama dalam bidang transportasi dan pembangunan

## **1.5 Telaah Pustaka dan Penelitian Sebelumnya**

### **1.5.1 Telaah Pustaka**

#### **a. Infrastruktur**

Infrastruktur merupakan salah satu teknis, fisik, sistem, perangkat keras

dan lunak yang diperlukan untuk melakukan pelayanan kepada masyarakat serta mendukung jaringan kepada masyarakat dan mendukung jaringan struktur agar pertumbuhan ekonomi dan sosial masyarakat dapat berjalan dengan baik (PP Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015).

Infrastruktur memiliki definisi sebagai, *“those Services derived from the set of public work traditionally supported by the public sector to enhance private sector production and to allow for household consumption”* (Fox, 2004). Dalam sudut pandang lain definisi infrastruktur tidak hanya terbatas pada sudut pandang ekonomi melainkan juga pertahanan dan keberlanjutan pemerintah (Moteff, 2003).

Infrastruktur secara umum merupakan fasilitas fisik maupun non fisik diantaranya yaitu jalan, jembatan, pelabuhan, bandara, sekolah, bangunan umum, fasilitas kesehatan, pembangkit listrik, penjara, tempat pembuangan sampah, dan telekomunikasi. Infrastruktur secara umum merupakan fasilitas-fasilitas publik yang disiapkan oleh pemerintahan pusat maupun daerah sebagai pelayanan publik yang bertujuan untuk mendorong maupun menunjang aktivitas ekonomi maupun sosial suatu masyarakat di wilayah tertentu. Infrastruktur yang disiapkan harus disesuaikan dengan kebutuhan pada setiap daerah, yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan pada daerah tersebut.

#### b. Jaringan Jalan

Jalan merupakan sebuah fasilitas yang dibangun untuk mempermudah transportasi melalui jalur darat. Fungsi utama dari jalan yaitu sebagai prasarana transportasi guna mendukung aktivitas masyarakat, kehidupan ekonomi, kelancaran arus barang dan jasa, sosial budaya, keamanan, dan pertahanan. Menurut Undang-Undang RI, Nomor 38 Tahun 2004 Pasal 7 Tentang Jalan, jalan terdiri dari :

1. Sistem Jaringan Jalan Primer, yaitu sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk pengembangan semua wilayah ditingkat nasional dengan semua simpul jasa distribusi yang kemudian berwujud pusat-pusat kegiatan.

2. Sistem Jaringan Jalan Sekunder, yaitu sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.

Sistem jaringan jalan sekunder berdasarkan perananannya dapat digolongkan menjadi tiga golongan, yaitu sebagai berikut :

1. Jalan arteri, yaitu jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh dengan kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna
2. Jalan kolektor, yaitu jalan yang melayani angkutan pengumpul dan pembagi dengan ciri-ciri merupakan perjalanan jarak dekat dengan kecepatan rata-rata rendah dan jumlah masuk yang dibatasi
3. Jalan lokal, yaitu jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan dekat, kecepatan rata-rata rendah dengan jumlah jalur masuk yang tidak dibatasi

Sistem jaringan jalan primer berdasarkan peranannya dapat digolongkan menjadi tiga golongan, yaitu sebagai berikut :

1. Jalan arteri primer, yaitu jalan yang menghubungkan kota jenjang kesatu yang terletak berdekatan atau menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua
2. Jalan kolektor primer, yaitu jalan yang menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang ketiga
3. Jalan lokal primer, yaitu jalan yang menghubungkan kota jenjang kesatu dengan persil atau menghubungkan kota jenjang ketiga dengan persil atau kota dibawah jenjang ketiga dengan persil

c. Jalan Tol

Jalan tol merupakan suatu jalan umum yang termasuk dalam bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang memiliki sistem setiap penggunanya diwajibkan membayar (UU Nomor 38 Tahun 2004). Jalan tol Trans Jawa merupakan penghubung dari sisi bagian barat yaitu Anyer dan sisi bagian timur yaitu Banyuwangi. Fungsi dibangunnya jalan tol Trans Jawa yaitu

untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi serta dapat meningkatkan pelayanan publik terhadap kota maupun kabupaten yang saling terhubung (PP Nomor 15 Tahun 2005). Salah satu ruas tol yang menjadi bagian jalan tol Trans Jawa yaitu ruas Solo-Semarang dan Solo-Ngawi, dimana jalan tol tersebut merupakan jalan tol yang menghubungkan Kota Surakarta, Jawa Tengah dengan Kota dan Kabupaten di sekitarnya. Jalan tol Trans Jawa melewati wilayah Kabupaten Boyolali, Kabupaten Karanganyar, Kabupaten Sragen, dan Kabupaten Ngawi. Jalan tol Solo-Ngawi terhubung dengan jalan tol Semarang-Solo yang berada di sebelah Barat Laut dan jalan tol Ngawi-Kertosono yang berada di sebelah Timur.

Dalam pasal 43 (UU Nomor 38 Tahun 2004), jalan tol digunakan sebagai berikut :

1. Memperlancar lalu lintas di daerah yang telah berkembang
2. Meningkatkan hasil guna dan daya guna pelayanan distribusi barang dan jasa guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi
3. Meringankan beban dana pemerintah melalui partisipasi pengguna jalan
4. Meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan keadilan

Pengadaan jalan tol bertujuan sebagai salah satu cara untuk mewujudkan pemerataan pembangunan dan hasilnya yang menyertakan keseimbangan dalam pengembangan wilayah dengan memperhatikan berbagai aspek, yang dapat dicapai dengan membangun jaringan jalan yang dananya sendiri berasal dari pengguna jalan itu sendiri. Jalan tol bertujuan untuk mengefisiensikan pelayanan di bidang jasa maupun barang guna meningkatkan pertumbuhan sosial maupun ekonomi terutama pada wilayah yang memiliki potensi dalam tingkat perkembangan.

#### d. Mobilitas

Secara etimologis mobilitas berasal dari kata “mobilis” yaitu mudah dipindahkan dari satu tempat ke tempat lain, dalam bahasa Indonesia “mobil” dapat diartikan dengan “gerak” atau “perpindahan”. Mobilitas sosial merupakan suatu konsep dinamika sosial yang secara harfiah dapat diartikan sebagai suatu gerakan yang terjadi akibat berpindah atau berubah status sosial seseorang atau



sekelompok orang pada saat yang berbeda dari lapisan strata sosial yang satu ke strata sosial yang lain.

Mobilitas sosial adalah perpindahan individu, keluarga atau kelompok sosial dari satu lapisan ke lapisan sosial lainnya. Dalam perpindahan yang dilakukan dapat mempengaruhi status sosial yang dimiliki yaitu bisa naik, turun, dan tetap pada tingkat yang sama tetapi dalam pekerjaan yang berbeda (Komblum, 1988).

Mobilitas sosial dapat berupa peningkatan atau penurunan dalam segi status sosial dan termasuk pula segi penghasilan yang dialami beberapa individu atau oleh keseluruhan anggota kelompok (Suyanto, 2004). Mobilitas sosial secara luas sebagai perpindahan orang dalam ruang sosial. Dalam mempelajari mobilitas sosial, perhatian kita tidak hanya tertuju pada perpindahan posisi sosial individu-individu, tetapi juga pada konsekuensi dari perpindahan tersebut bagi kelompok-kelompok sosial dan struktur sosial secara keseluruhan dimana individu-individu tersebut berpindah (Ashriyah, 2018).

Merujuk pada konsep dan definisi mobilitas diatas dapat disederhanakan yaitu mobilitas sosial merupakan gerak sosial atau perpindahan yang dilakukan oleh seseorang atau suatu pihak dari kelas sosial menuju ke kelas sosial lainnya yang bertujuan untuk peningkatan kualitas hidup. (Kolip, 2011)

Mobilitas terbagi menjadi dua yaitu mobilitas sosial vertikal dan juga mobilitas sosial horizontal. Mobilitas horizontal merupakan perpindahan dari satu posisi sosial ke posisi sosial lain dalam tingkat yang sama. Sedangkan mobilitas vertikal merujuk pada perpindahan orang dari satu strata sosial ke strata sosial lain (Pattinasarany, 2016).

Dalam mobilitas sosial tidak ada jaminan untuk seseorang akan selalu mengalami mobilitas sosial ke tingkat atas (*upward mobility*), akan tetapi memiliki kemungkinan bagi seseorang atau sekelompok orang untuk mengalami mobilitas sosial yang merujuk ke bawah (*downward mobility*). Mobilitas sosial ke tingkat atas (*upward mobility*) dapat terjadi apabila seseorang atau sekelompok orang mengalami perpindahan kelas sosial dari kelas sosial yang memiliki tingkat lebih rendah menuju kelas sosial yang lebih tinggi, sedangkan untuk mobilitas sosial

merujuk ke bawah (*downward mobility*) terjadi apabila seseorang atau sekelompok orang mengalami bentuk perpindahan kelas sosial dari kelas sosial yang lebih tinggi menuju kelas sosial yang lebih rendah. (Ashriyah, 2018). Saluran bagi gerak sosial vertikal, diantaranya adalah angkatan bersenjata, lembaga keagamaan, sekolah, organisasi politik, ekonomi, dan keahlian (Kolip, 2011).

Faktor yang mendorong terjadinya mobilitas sosial, tingkat mobilitas pada masyarakat modern di pengaruhi oleh faktor struktural dan faktor individu. Faktor struktural, yakni relatif dari kedudukan tinggi yang biasa diisi serta kemudahan untuk memperolehnya. Ketidakeimbangan jumlah lapangan kerja adalah faktor struktural. Faktor individu yang dimaksud adalah kualitas setiap orang, baik ditinjau dari segi tingkat pendidikan, penampilannya, keterampilan pribadi, dan lain-lain termasuk kemujuran yang menentukan siapa yang akan berhasil mencapai kedudukan tersebut (Suyanto, 2004).

Mobilitas penduduk dapat dibedakan menjadi dua (Mantra, 2008), yaitu sebagai berikut :

1. Mobilitas penduduk vertikal

Mobilitas penduduk vertikal dapat disebut dengan perubahan status pekerjaan, seperti orang yang awal mulanya bekerja dalam sektor pertanian berubah menjadi bekerja dalam sektor non pertanian.

2. Mobilitas penduduk horizontal (Geografis)

Mobilitas penduduk horizontal (agraris) merupakan pergerakan penduduk yang melintas dalam batas wilayah menuju ke wilayah yang lain dalam periode waktu tertentu. Batas wilayah pada umumnya digunakan batas administratif misalnya provinsi, kabupaten, kecamatan, kelurahan. Mobilitas penduduk horizontal (geografis) dapat dibagi menjadi dua, yaitu sebagai berikut :

- a) Mobilitas penduduk permanen (Migrasi)

Mobilitas penduduk permanen (migrasi) merupakan perpindahan penduduk yang memiliki tujuan untuk menetap di suatu tempat lain dari tempat asalnya, dimana mobilitas permanen terbagi menjadi dua yaitu migrasi dalam negeri dan migrasi internasional. Migrasi dapat

di pengaruhi oleh beberapa faktor, seperti politik, ekonomi, lingkungan, dan budaya.

b) Mobilitas penduduk non permanen (Sirkuler)

Mobilitas penduduk non permanen (sirkuler) merupakan gerak suatu penduduk yang bersifat sementara atau tidak permanen dari satu tempat ke tempat lain. Sirkulasi penduduk dapat berlangsung dalam berbagai bentuk, seperti perjalanan harian dari kota ke desa untuk bekerja, migrasi musiman, dan migrasi akibat aktivitas ekonomi.

e. Aksesibilitas

Aksesibilitas merupakan ukuran kemudahan terhadap suatu lokasi untuk dijangkau dari lokasi lainnya menggunakan sistem transportasi, dalam hal ini ukuran keterjangkauan atau aksesibilitas meliputi waktu tempuh, biaya, jarak, dan usaha untuk melakukan perpindahan terhadap tempat-tempat tersebut (Prawira, 2020). Tingkat aksesibilitas dapat diukur dengan adanya atau ketersediaan suatu transportasi dan jarak tempuh yang singkat. Selain faktor jarak, tingkat keterjangkauan dipengaruhi oleh faktor-faktor pendukung lainnya, seperti waktu tempuh, biaya perjalanan, dan faktor pendapatan yang melakukan perjalanan.

f. Pembangunan Jalan Tol Terhadap Sosial dan Ekonomi

Transformasi suatu daerah tentunya akan membawa dampak positif bagi kehidupan masyarakat dalam berbagai aspek, termasuk ekonomi, sosial, budaya, dan infrastruktur (Kiat, 2022). Pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan dapat membuka dan menghubungkan satu daerah dengan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru dan kawasan ekonomi khusus yang terintegrasi, sehingga dapat meningkatkan daya saing serta nilai tambah dengan menekan biaya logistik yang berdampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi regional dalam meningkatkan kesejahteraan rakyat (Sugito, 2018). Pembangunan memiliki pengaruh penting bagi perekonomian suatu negara karena dengan adanya pembangunan dapat meningkatkan kualitas hidup masyarakat hingga tercapainya kesejahteraan dalam meningkatkan nilai konsumsi, tenaga kerja produktif, lapangan pekerjaan serta indikator peningkatan kemakmuran ekonomi, salah satu pembangunan yang diutamakan yaitu pembangunan infrastruktur di bidang

transportasi karena dapat menghubungkan beberapa aktivitas dan pergerakan antar wilayah (Azizah, 2022). Fungsi jalan tol yaitu menghubungkan pusat produksi dengan pasar global, sehingga untuk memudahkan aktivitas bisnis jalan tol digunakan sebagai salah satu pilihan untuk mempercepat arus keluar masuk barang yang diharapkan dapat meningkatkan aktivitas ekonomi dan aktivitas mobilitas masyarakat. Secara ekonomi makro, ketersediaan pelayanan infrastruktur dapat mempengaruhi tingkat produktivitas marginal modal swasta, sedangkan secara ekonomi mikro infrastruktur dapat berpengaruh terhadap pengurangan biaya produksi.

### 1.5.2 Penelitian Sebelumnya

**Tabel 1. 1 Penelitian Sebelumnya**

<b>Nama Peneliti</b>	<b>Judul</b>	<b>Tujuan</b>	<b>Metode</b>	<b>Hasil</b>
Ahmad (2022)	Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Jawa terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Jawa Tengah	Menganalisis keberadaan infrastruktur jalan tol Trans Jawa terhadap pertumbuhan ekonomi di Jawa Tengah	Kuantitatif	Kota Semarang memiliki PDRB rata-rata Rp 133,18 triliun (2017-2020), Kabupaten Cilacap rata-rata Rp 95,90 triliun, dan Kabupaten Kudus rata-rata Rp 70,95 triliun. Kontribusi sektor industri pengolahan wilayah Kabupaten Cilacap (2020) sebesar 58,09 % dan Kabupaten Kudus (2020) sebesar 81,06 %. Daerah dengan angka PDRB yang lebih rendah berada di Kota Tegal, Salatiga, Pekalongan, dan Magelang dengan salah satu penyebabnya yaitu luas wilayah dan jumlah penduduk yang relatif sedikit.
Hidayat <i>dkk.</i> , (2020)	Pengaruh Keberadaan Jalan Tol Semarang-Solo terhadap Fasilitas Perekonomiann di Kecamatan Ungaran Barat	Menganalisis pengaruh pembangunan jalan tol Semarang-Solo terhadap fasilitas perekonomian di Kecamatan Ungaran Barat	Deskriptif dengan pendekatan kualitatif	Pembangunan jalan tol Trans Jawa, salah satunya ruas Semarang-Solo merupakan program prioritas nasional untuk meningkatkan infrastruktur dan mendukung pertumbuhan ekonomi di Pulau Jawa. Tol ini menghubungkan Kota Semarang dan Solo dengan harapan memberikan dampak positif terhadap pembangunan ekonomi di berbagai daerah termasuk Kecamatan Ungaran Barat di Kabupaten Semarang.

<b>Nama Peneliti</b>	<b>Judul</b>	<b>Tujuan</b>	<b>Metode</b>	<b>Hasil</b>
Triadhi. <i>dkk.</i> , (2020)	Analisis Dampak Keberadaan Jalan Tol Trans Jawa di Area Pemalang-Batang	Menganalisis dampak lingkungan, ekonomi, sosial, dan budaya yang terjadi di masyarakat sekitar terhadap keberadaan jalan tol	Kuantitatif	Pengujian validitas pada setiap kecamatan memiliki nilai yang berbeda-beda yaitu Kecamatan Sragi memiliki nilai tertinggi pada pertanyaan sosial dan budaya (0,70), Kecamatan Bojong memiliki nilai tertinggi pada pertanyaan ekonomi (0,716), sedangkan Kecamatan Kedungwuni memiliki nilai tertinggi pada pertanyaan sosial dan budaya (0,626). Kecamatan Kedungwuni memiliki nilai <i>Cronbach's Alpha</i> tertinggi (0,846) dengan kategori kuat. Dampak adanya pembangunan jalan tol yaitu akses pengiriman barang yang lebih mudah serta harga tanah naik dua kali lipat, mempersingkat jarak ke luar kota dan mempermudah akses transportasi antar kota, dan peningkatan polusi udara serta berkurangnya lahan pertanian.
Pratiwi, <i>dkk.</i> (2020)	Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Layang Terhadap Kondisi Aksesibilitas Jalan A.P. Pettarani	Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Layang Terhadap Jalan A.P. Pettarani	Kuantitatif	Pembangunan jalan tol layang mempengaruhi kondisi aksesibilitas Jalan A.P. Pettarani. Secara parsial, pembangunan jalan tol layang terkait dengan konstruksi, manajemen lalu lintas, dan panjang jalan tol memberikan pengaruh signifikan terhadap kondisi aksesibilitas Jalan A.P. Pettarani, termasuk dalam waktu tempuh, jarak tempuh, biaya transportasi, tingkat keamanan, kenyamanan, dan tingkat kemudahan.

<b>Nama Peneliti</b>	<b>Judul</b>	<b>Tujuan</b>	<b>Metode</b>	<b>Hasil</b>
Revayanti (2019)	Dampak Pembangunan Jalan Tol Bocimi Terhadap Sosial, Ekonomi Masyarakat di Kabupaten Sukabumi	Pembangun jalan tol terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat di sekitar konstruksi jalan tol Bogor-Ciawi-Sukabumi di Kabupaten Sukabumi	Kualitatif	Dana dari penggusuran pembangunan jalan tol dapat menyebabkan perubahan strata sosial masyarakat yang dipengaruhi oleh karakter masyarakat setempat. Perubahan ini meliputi peningkatan pendapatan, perubahan kondisi tempat tinggal, peralihan profesi, dan perubahan kepemilikan harta benda. Namun, dampaknya dari setiap daerah cukup bervariasi sedangkan dampak dari segi lingkungan yaitu terjadinya peningkatan polusi debu, suhu uadara, bahkan hingga resiko banjir.
Andani dan Pauello(2019)	Effects of Toll Road Construction on Local Road Project in Indonesia	Menganalisis pembangunan proyek jalan tol nasional mendorong investasi jalan lokal di Indonesia dengan mempertimbangkan pembangunan perkotaan dan pengambilan keputusan lokal	Kuantitatif	Pembangunan proyek jalan tol memiliki dampak positif pada pengembangan proyek jalan lokal, baik secara langsung maupun tidak langsung. Proyek pembangunan jalan lokal seringkali dikembangkan untuk menyokong pembukaan jalan tol dan di dukung oleh pemerintah daerah untuk mempersingkat waktu tempuh. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pembangunan jalan tol di Jakarta dan Bandung mempengaruhi investasi jalan lokal melalui perubahan wilayah pemukiman dan populasi.

<b>Nama Peneliti</b>	<b>Judul</b>	<b>Tujuan</b>	<b>Metode</b>	<b>Hasil</b>
Arganata dan Swasto (2022)	The Impact of Toll Road Exit Infrastructure Development on Land Use and Land Values in Adjacent Areas (Case: Eastern Toll Road Exit in Probolinggo Regency)	Menganalisis perubahan penggunaan lahan dan nilai lahan di sekitar exit tol timur di Kabupaten Probolinggo	Kualitatif	Perubahan penggunaan lahan terjadi diantara tahun 2016 dan 2020, akan tetapi belum terjadi perubahan lahan yang signifikan. Pembangunan pintu keluar tol telah mengubah tata guna lahan di wilayah Desa Sumberkedawung, Desa Clarak, dan Desa Jorong an yang memiliki letak berdekatan dengan jalan Nasional. Hal tersebut berdampak terhadap perubahan harga tanah yang cukup besar dengan adanya pembangunan pintu tol keluar timur.

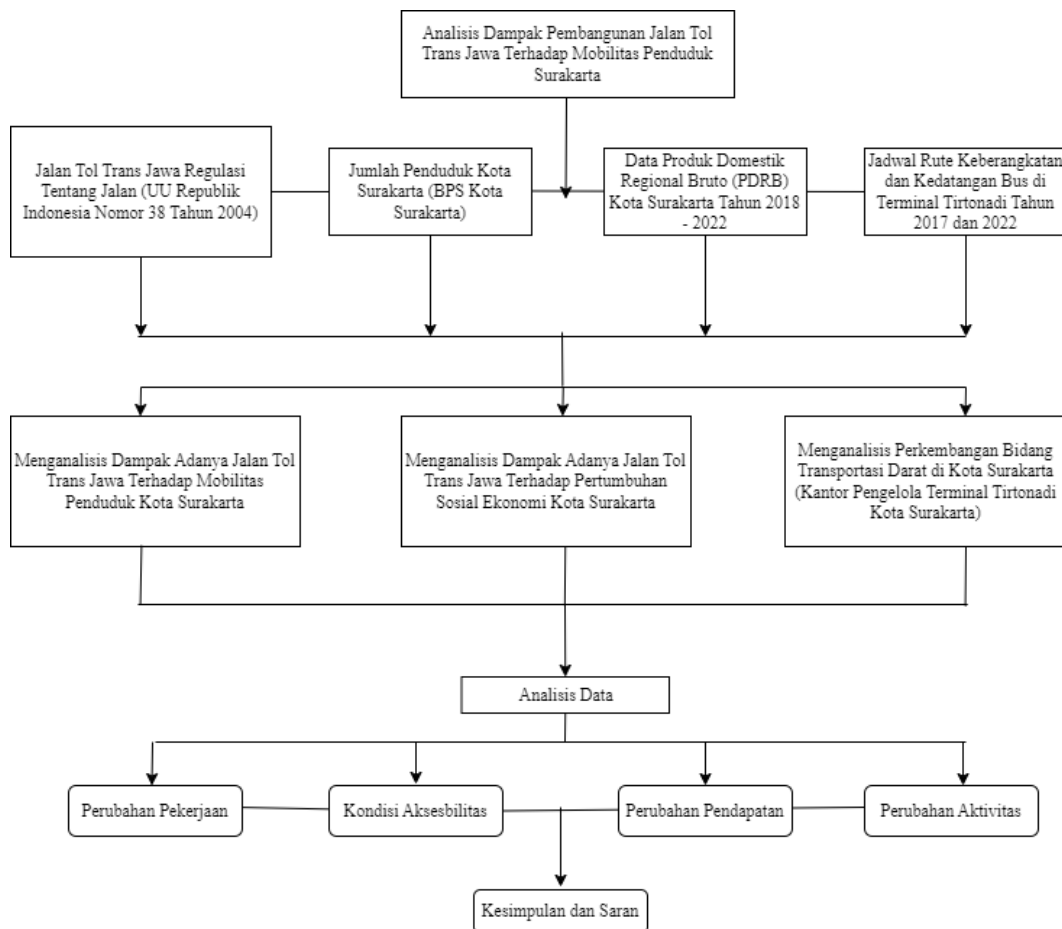
*Sumber : Analisis Penulis, 2023*



## **1.6 Kerangka Penelitian**

Pembangunan infrastruktur salah satunya adalah pembangunan jalan tol, dimana dengan adanya jalan tol maka proses distribusi menjadi lebih efektif dan efisien. Pembangunan jalan tol Trans Jawa menghubungkan kota-kota besar seperti Jakarta, Semarang, Solo dan Surabaya. Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang jalan memberikan manfaat terhadap pengembangan infrastruktur dan jalan memberikan pengaruh pada perkembangan wilayah dan peningkatan ekonomi, mobilitas dan aksesibilitas orang dan barang serta pengguna jalan tol. Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 4 Tahun 2021 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surakarta membahas mengenai sistem jaringan transportasi yang sebagaimana dimaksud merupakan sistem jaringan transportasi darat meliputi jalan tol.

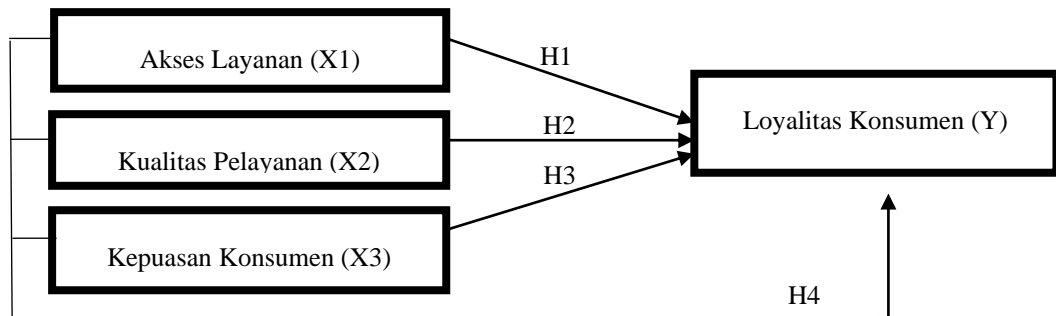
Mobilitas penduduk merupakan sistem yang berkaitan dengan aktivitas kegiatan yang ada di wilayah Kota Surakarta. Mobilitas penduduk memberikan dampak keterkaitan langsung maupun tidak langsung terhadap tingkat pendapatan, perubahan tempat tinggal, perubahan pekerjaan dalam melakukan perubahan aktivitas. Pembangunan jalan tol Trans Jawa menimbulkan dampak terhadap aksesibilitas, pekerjaan, pendapatan, mobilitas penduduk di Kota Surakarta baik sektor sosial, ekonomi dan perkembangan transportasi darat di Kota Surakarta. Perlu analisis lebih lanjut untuk mengetahui dampak mobilitas penduduk di Kota Surakarta akibat adanya pembangunan jalan tol Trans Jawa, untuk mengetahui perubahan sebelum dan sesudah adanya jalan tol yang mana pembahasan tersebut menjadi topik utama dalam penelitian ini.



**Gambar 1. 1 Kerangka Penelitian**

### 1.7 Hipotesis

Pengujian hipotesis merupakan suatu langkah yang akan menghasilkan suatu keputusan menerima atau menolak hipotesis yang ada. Dalam pengujian hipotesis, keputusan yang dibuat mengandung ketidakpastian sehingga keputusan bisa benar atau salah dan menimbulkan risiko. Besar kecilnya risiko dinyatakan dalam bentuk probabilitas.



**Gambar 1. 2 Hipotesis Penelitian**

Uji hipotesis dilakukan untuk mengetahui hubungan dan pengaruh antara variabel bebas terhadap variabel terikat dengan analisis regresi (Ghozali, 2016). Adapun hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Variabel Akses Layanan mempengaruhi variabel Loyalitas Konsumen dalam menggunakan Jalan Tol Trans Jawa untuk melakukan mobilitas sehari-hari.
2. Variabel Kualitas Pelayanan mempengaruhi variabel Loyalitas Konsumen dalam menggunakan Jalan Tol Trans Jawa untuk melakukan mobilitas sehari-hari.
3. Variabel Kepuasan Konsumen mempengaruhi variabel Loyalitas Konsumen dalam menggunakan Jalan Tol Trans Jawa untuk melakukan mobilitas sehari-hari.
4. Variabel Akses Layanan, Kualitas Pelayanan, Kepuasan Konsumen secara simultan mempengaruhi variabel Loyalitas Konsumen dalam menggunakan Jalan Tol Trans Jawa untuk melakukan mobilitas sehari-hari.

### **1.8 Batasan Operasional**

Dalam penelitian ini, penulis telah menambahkan beberapa batasan pada lokasi penelitian, subjek penelitian, indikator penelitian yang digunakan untuk memastikan bahwa penelitian yang dilakukan tidak menyimpang dari pembahasan dan memfasilitasi penulis saat melakukan penelitian dengan mengumpulkan dan menemukan data yang diperlukan untuk penelitian ini diantaranya adalah :

1. Lokasi penelitian pada penelitian ini adalah Kota Surakarta yang meliputi Kecamatan Laweyan, Kecamatan Serengan, Kecamatan Pasar Kliwon, Kecamatan Jebres, dan Kecamatan Banjarsari.
2. Mobilitas penduduk non permanen (sirkuler) merupakan gerak suatu penduduk yang bersifat sementara atau tidak permanen dari satu tempat ke tempat lain. Sirkulasi penduduk dapat berlangsung dalam berbagai bentuk, seperti perjalanan harian dari kota ke desa untuk bekerja, migrasi musiman, dan migrasi akibat aktivitas ekonomi.
3. Penduduk merupakan seseorang yang bertempat tinggal di suatu wilayah yang ditinjau dari jenis kelamin, umur, agama, kelahiran, perkawinan, kehamilan, kematian, persebaran, mobilitas dan kualitas, serta ketahanan dari segi politik, ekonomi, sosial dan budaya. Penduduk dalam penelitian ini yaitu penduduk Kota Surakarta yang pernah menggunakan Jalan Tol Trans Jawa serta berusia produktif di umur 15-59 tahun.
4. Jalan tol Trans Jawa merupakan penghubung dari sisi bagian barat yaitu Merak dan sisi bagian timur yaitu Banyuwangi, dimana dibangunnya jalan tol Trans Jawa bertujuan untuk mempercepat distribusi barang maupun jasa dan dapat meningkatkan pelayanan publik terhadap kota maupun kabupaten yang saling terhubung.
5. Terdampak pembangunan, kegiatan proyek dan komponen lingkungan lokal yang berubah dengan adanya komponen kegiatan proyek. Hal ini berawal dari kegiatan proyek pembangunan jalan tol Trans Jawa yang berdampak terhadap kondisi ekonomi dan sosial masyarakat Kota Surakarta.
6. Transportasi darat merupakan seluruh bentuk alat transportasi yang beroperasi di darat, moda transportasi darat lebih identik terhadap moda transportasi jalan raya. Transportasi darat yang menggunakan jalan tol termasuk kedalam transportasi darat dengan klasifikasi geografis administratif yang merupakan transportasi antar kota dalam provinsi (AKDP), dan transportasi antar kota antar provinsi (AKAP).